Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/3177

17. 09. 79

Sachgebiet 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tillmann, Milz, Pfeffermann, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Sick, Straßmeir, Dr. Waffenschmidt, Weber (Heidelberg), Dreyer, Feinendegen, Hanz, Frau Hoffmann (Hoya), Dr. Jobst, Lemmrich, Ziegler, Dr. Möller, Dr. Langguth, Stutzer und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 8/3146 –

Örtliche Luftaufsicht und Flugsicherung auf den Verkehrslandeplätzen

Der Bundesminister für Verkehr – L 17/60.32/105 B 79 – hat mit Schreiben vom 17. September 1979 die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. In welchen Bundesländern wird neben den örtlich eingerichteten Luftaufsichtsstellen auf den Landeplätzen eine überörtliche (mobile) Luftaufsicht ausgeübt?

Nach Auskunft der Luftfahrtbehörden der Länder wird in allen Bundesländern – das Land Berlin ist von der Kleinen Anfrage nicht betroffen – eine überörtliche Luftaufsicht ausgeübt.

2. Mit welcher Maßgabe werden die Personen, die die örtliche Luftaufsicht ausüben, von den zuständigen Landesbehörden bestellt, bzw. welche Ausbildungsvoraussetzungen werden gefordert?

Die örtliche Luftaufsicht wird ausgeübt von

a) Landesbediensteten, die als „Sachbearbeiter für Luftaufsicht" – SfL – tätig werden oder

b) anderen Personen, die als „Beauftragte für Luftaufsicht" – BfL – bestellt und verpflichtet sind.

Als fachliche Voraussetzung für die Tätigkeit als Sachbearbeiter für Luftaufsicht (SfL) oder die Bestellung zum Beauftragten für Luftaufsicht (BfL) werden mindestens gefordert:

Sachkunde und Eignung für die Tätigkeit, Berechtigung zur Ausübung des Sprechfunkdienstes, grundsätzlich Besitz der Erlaubnis für Privatflugzeugführer.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

Als weitere Voraussetzung verlangt die Mehrzahl der Länder die erfolgreiche Teilnahme an einem behördlich geleiteten oder anerkannten Lehrgang für Luftaufsichtspersonal.

3. Wie wird die Ausbildung des die örtliche Luftaufsicht ausübenden Personals gehandhabt, in welchem Umfang wird eine Weiterbildung durchgeführt (refrecher), bzw. wird sie von der Bundesregierung für erforderlich gehalten?

Die SfL und BfL erhalten vor ihrem eigenverantwortlichen Einsatz eine längere praktische Einweisung durch erfahrenes Luftaufsichtspersonal. Die Weiterbildung des Luftaufsichtspersonals wird von der Bundesregierung in Übereinstimmung mit den Ländern für erforderlich gehalten; sie ist nicht einheitlich geregelt und wird in Dienstbesprechungen, Tagungen und Fortbildungslehrgängen durchgeführt.

4. Gibt es eine unterschiedliche rechtliche Stellung zwischen Bediensteten, die als „Flugleiter" und solchen die als „Beauftragte für Luftaufsicht (BfL)" bezeichnet werden?

Flugleiter werden vom Flugplatzhalter auf Verlangen der Genehmigungsbehörde bestimmt. Sie können hauptberuflich als Bedienstete des Flugplatzhalters oder ehrenamtlich tätig sein. Sie üben keine hoheitlichen Funktionen aus. Ihre Anweisungen nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 der Luftverkehrs-Ordnung ergehen im Rahmen des Hausrechts des Flugplatzunternehmers.

Die BfL werden von der Luftaufsichtsbehörde bestellt. Sie sind keine staatlichen Bediensteten, sondern im Regelfall Bedienstete des Flugplatzhalters mit hoheitlichen Aufgaben. Sie können luftaufsichtliche (polizeiliche) Verfügungen nach § 29 Luft-Verkehrsgesetz erlassen.

5. In welchem Umfang sind in den einzelnen Bundesländern die zuständigen Flugleiter bzw. BfL von den Landesbehörden angestellt oder von den Platzhaltern hauptamtlich beschäftigt, und wie verhält sich die Zahl der hauptamtlichen zur Zahl der ehrenamtlich tätigen Personen in diesem Bereich?

Hierzu wurden von den einzelnen Bundesländern folgende Angaben gemacht:

Land	Hauptamtliches Luftaufsichtspersonal im Landesdienst	Hauptamtliches Luftaufsichtspersonal der Platzhalter	Ehrenamtliches Luftaufsichtspersonal
Baden-Württemberg	4	48	30
Bayern	26	48	52
Bremen	—	2	1
Hamburg	—	3	—
Hessen	2	20	20
Niedersachsen	—	30	40
Nordrhein-Westfalen	62	16	436
Rheinland-Pfalz	4	9	20
Saarland	—	1	—
Schleswig-Holstein	16	9	8

Die Zahl der Flugleiter konnte bei den Ländern nicht ermittelt werden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß auf Landeplätzen mit wenigen Flugbewegungen und auf Segelfluggeländen fast ausschließlich ehrenamtliche Flugleiter eingesetzt werden.

6. Werden Platzhaltern für hauptamtliche Bedienstete der Luftaufsicht und ehrenamtlich tätigen Personen und in welcher Höhe aus Landesmitteln Zuschüsse gewährt?

Zuschüsse aus Landesmitteln werden den Platzhaltern von allen Ländern – außer Hamburg – für hauptamtliche BfL und in einigen Fällen für ehrenamtlich tätiges Luftaufsichtspersonal gewährt. Die Höhe der Zuschüsse ist in den einzelnen Ländern unterschiedlich; sie ist im wesentlichen vom Umfang der Luftaufsichtstätigkeit abhängig. Im Regelfall beträgt der Zuschuß für hauptamtliche BfL 50 v. H. der Personalkosten.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung unter dem Gesichtspunkt einer evtl. Interessenkollision die Tatsache, daß es Luftaufsichtspersonen gibt, die arbeitsrechtlich dem jeweiligen Platzhalter unterstellt sind und luftfahrtrechtlich in der Pflicht der Aufsichtsbehörde stehen?

Nach den Erfahrungen der Praxis sieht die Bundesregierung derzeit keinen Anlaß, wegen einer möglichen Interessenkollision die Bestellung von Bediensteten eines Flugplatzes zu Beauftragten für Luftaufsicht nicht zuzulassen.

8. In welchen wesentlichen Punkten weichen die Dienstanweisungen für das Aufsichtspersonal in den einzelnen Ländern voneinander ab, oder ist die seit dem 1. Januar 1978 vorliegende Musterdienstanweisung „Dienstanweisung für Luftaufsichtspersonal an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle der BfS" in allen Bundesländern inzwischen übernommen worden?

Alle Länder haben die Musterdienstanweisung des Bundes für das Luftaufsichtspersonal an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle der BFS vom 1. Januar 1978 – mit geringfügigen Abweichungen zur Anpassung an spezielle landesrechtliche Vorschriften und Besonderheiten – übernommen.

9. Wie hoch sind die Mittel, die die einzelnen Länder in den letzten Jahren für die Luftaufsicht aufgewandt haben?

Die einzelnen Bundesländer haben nach ihren Angaben in den Jahren 1976 bis 1978 für die Luftaufsicht – ohne Verkehrsflughäfen – folgende Mittel aufgewandt:

Land	1976	1977	1978
Baden-Württemberg	185 000 [1])	215 000 [1])	225 000 [1])
Bayern	774 600 [2])	842 300 [2])	1 065 200 [2])
Bremen	26 500	25 800	26 500
Hamburg	—	—	—
Hessen	262 021 [1])	279 209 [1])	319 207 [1])
Niedersachsen	280 000	297 500	325 700
Nordrhein-Westfalen	[3])	[3])	[3])
Rheinland-Pfalz	123 000 [1])	176 000 [1])	149 000 [1])
Saarland	20 000	20 000	20 000
Schleswig-Holstein	1 197 900	1 238 700	1 261 500

10. Wieviel Unfälle haben sich in den letzten Jahren auf oder über Verkehrslandeplätzen ereignet, wer hatte diese zu verantworten, bzw. in welchem Umfang waren die örtlichen Luftaufsichtsstellen mit verantwortlich?

In den Jahren 1973 bis 1977 haben sich auf oder über Verkehrslandeplätzen nach den Feststellungen des Luftfahrtbundesamts (LBA) 714 Flugunfälle ereignet. Die Frage der Verantwortlichkeit (Verschulden) wird im Rahmen der Flugunfalluntersuchung nicht geprüft; das LBA ermittelt lediglich die Unfallursachen. Nach Angaben der Länder war das Luftaufsichtspersonal bei einem Flugunfall mitverantwortlich.

11. Welche Ergebnisse haben die Beratungen des vom Bundesminister für Verkehr eingesetzten Bund-/Länderarbeitskreises „Flugverkehrskontrolle an Landeplätzen" bisher erbracht?

In der Arbeitsgruppe „Flugsicherungsdienste und Luftaufsicht an Landeplätzen" des Ständigen Bund-/Länderarbeitskreises Luftfahrt konnte in allen Fachfragen weitestgehend Einvernehmen erzielt werden. Dies gilt insbesondere für die Abgrenzung zwischen dem Flugplatzkontrolldienst und den Aufgaben der Luftaufsicht der Länderluftfahrtverwaltungen sowie für den Grundsatz der uneingeschränkten und unmittelbaren fachlichen Zuständigkeit des Bundes für die Flugsicherung an Flugplätzen. In der Frage der Finanzierung der Aufwendungen für die Flugplatzkontrolle an Landeplätzen hält die Mehrheit der Länder die bestehenden Regelungen mit Kostenträgerschaft beim Flugplatzhalter oder dem jeweiligen Land für ausreichend. Die Minderheit fordert eine Übernahme der Kosten durch den Bundeshaushalt oder eine Änderung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung mit dem Ziel, den Flugplatzkontrolldienst an Landeplätzen zu einer Länderaufgabe zu machen. Letzteres ist fachlich nicht vertretbar.

---

[1]) Zuzüglich Personal- und Sachkosten des Luftaufsichtspersonals im Landesdienst.
[2]) Zuzüglich Personalkosten des Luftaufsichtspersonals im Landesdienst.
[3]) Kurzfristig keine konkreten Zahlen erhältlich.
Das Land trägt alle Sachkosten für die Arbeitsplätze an den Luftaufsichtsstellen sowie die Personalkosten der 62 Landesbediensteten in voller Höhe und 50 v. H. der Personalkosten der hauptamtlichen BfL, höchstens jedoch 700 DM monatlich pro Person. Für ehrenamtliche BfL wird kein Zuschuß gewährt.

12. Ist beabsichtigt, gemäß § 25 des Berufsbildungsgesetzes eine Verordnung über die Prüfung zum anerkannten Abschluß „Geprüfter Flugleiter" zu erlassen, oder wird es z. B. als sinnvoll angesehen, die Lizenzierung der Flugleiter bzw. BfL in der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) zu regeln?

Es ist nicht beabsichtigt, die Ausbildung des Luftaufsichtspersonals bzw. der Flugleiter in einer Verordnung zu regeln. Die Anforderungen an das Personal wurden zwischen Bund und Ländern abgestimmt. Die Länder haben landeseigene Richtlinien erlassen oder verfahren entsprechend.

13. Ist damit zu rechnen, daß der Entwurf einer „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über die Ausübung der Luftaufsicht auf Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung (VvW Luftaufsicht)" in absehbarer Zeit doch noch in Kraft gesetzt werden kann?

Nein. Der Entwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift ist dem Bundesrat am 28. Februar 1975 zur Zustimmung zugeleitet worden. Im Anschluß daran haben Ausschußberatungen stattgefunden, die jedoch nicht abgeschlossen worden sind. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß der Bundesrat über Zustimmung oder Nichtzustimmung beschließen sollte. Eine Alternative für die mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift erstrebte bundeseinheitliche Ausstattung der Luftaufsichtsbehörden bestünde in einer Regelung durch Gesetz oder Rechtsverordnung, die aber ebenfalls der Zustimmung des Bundesrats bedarf.